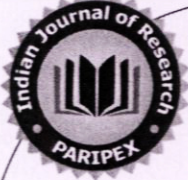
 Volume-7 | Issue-11 | November-2018 | ISSN - 2250-1991 | IF : 6.761 | IC Value : 86.18



ORIGINAL RESEARCH PAPER

History

ભારતીય ટપાલ સેવા અને ટપાલ-ટિકિટનો ઈતિહાસ

KEY WORDS:

Kumarpal Parmar

Ph.D, 2nd Year Resident, Department of History, Calorx Teachers' University, Ahmedabad

૧. પ્રસ્તાવના

ટપાલ સેવાએ આજે રોજિંદી સગવડ તરીકે સ્વીકારવામાં આવી છે. કાગળો મોકલવાનું અને મેળવવાનું જાણે નિત્ય જીવનનો એક ભાગ બની ગયું છે. આ સેવાઓને સુલભ કરવામાં અને આજના તબક્કે પહોંચાડવામાં વર્ષો લાગ્યા છે. આ વિશાળ વ્યવસ્થા પધ્ધતિના વિકાસની જાણકારી આપણામાંથી ઘણા થોડાને જ હશે. કેમ કોઈએ ડાક ઈતિહાસની સામગ્રી એકત્ર અથવા સંરક્ષિત કરવી જોઈએ? જે દિન પ્રતિદિનના વાણિજ્યિક કે અન્ય પ્રકારના સંદેશ માત્ર છેઃ એનું અધ્યયન કેમ કરવું? ખરેખર, એ સંદેશા વ્યવહારની પાછળની કહાણી શોધવા માટે આપણને ચુનૌતી આપે છે. એ ટપાલ સેવાઓના મૂળ અને વિકાસનું અધ્યયન છે. દેશનો ડાક ઈતિહાસ એ દેશની ટપાલ સેવાની સ્પષ્ટ તસવીર છે, એ જ કારણ છે કે ટપાલ સેવાના ઈતિહાસનું અધ્યયન કરવુ જોઈએ અને ભવિષ્યના સંદર્ભો માટે રેકોર્ડ તૈયાર થવા જોઈએ.

૨. ટપાલ ટિકિટનો પરિચય

ટપાલ ટિકિટ એ નાનો કાગળનો ટુકડો હોય છે જે ટપાલ ખર્ચ ભુગતાનની સાબિતીરૂપના દસ્તાવેજ તરીકે પ્રકાશિત કે ખરીદી શકાય છે. તે એક નાનો એવો કલાત્મક અને ઐતિહાસિક દસ્તાવેજ છે, કે જે રાષ્ટ્રની જીવનગાથા ઉપરાંત તેની આર્થિક, સામાજિક, સાંસ્કૃતિક, યાંત્રિક, ઐતિહાસિક, ભૂતકાળ અને વર્તમાનને રજુ કરે છે. સામાન્યતઃ ટપાલ ટિકિટ એક નાના કાગળના ટુકડા સમાન દેખાય છે, પણ તેનું મહત્વ અને કિંમત તેનાથી ઘણી જ વધારે છે. ટપાલ ટિકિટ વાસ્તવમાં એક નાનો રાજદૂત છે, જે ઘર-ઘર, શેરી-શેરીએ, નગરો, મહાનગરો, દેશો વગેરેમાં ભ્રમણ કરે છે તેમજ તેઓને પોતાની સભ્યતા, સંસ્કૃતિ અને વિરાસતથી અવગત કરાવે છે. તે કોઈ પણ રાષ્ટ્રના લોકોની આસ્થા અને દર્શન, ઐતિહાસિકતા, સંસ્કૃતિ, વિરાસત તેમજ તેમની આકાંક્ષાઓ અને આશાઓના દર્શનનું પ્રતિક છે.

૩. વિશ્વમાં ટપાલ સેવાનો ઈતિહાસ

પ્રાચીન સંસ્કૃતિઓમાં ઈજિપ્ત ઈ.સ. પૂર્વે ૨૦૦૦ અને ચીનમાં ઈ.સ. પૂર્વે ૧૦૦૦ના અરસામાં સામ્રાજ્યોમાં સંદેશા વાહનની વ્યવસ્થાનો ઉલ્લેખ મળે છે. ટપાલ વિસામાઓ ઊભા કરીને ખેપિયાઓની બદલી કરીને ઝડપી સંદેશા પહોંચાડવાની પ્રથા સંભવતઃ ચીનમાં સૌથી પહેલા શરૂ થઈ હતી. ઈ.સ. ૧૩મી સદીમાં વિશ્વના મોટા સામ્રાજ્યમાં મોંગોલ સામ્રાજ્યનો વિસ્તાર હતો, તેને સંપૂર્ણપણે એક રાજ્ય તરીકે નિયંત્રિત કરવામાં આવતું હતુ. આ વિશાળ સામ્રાજ્યને જોડવા માટે રસ્તાઓ અને ટપાલ સેવાની સ્થાપના કરવામાં આવી હતી. ત્યારબાદ ફ્રાન્સના લુઈ અગિયારમાં એ ઈ.સ. ૧૪૭૭માં શરૂ કરી, એમાં ૨૩૦ ઘોડેસવાર 'હરકારા' હતા. ઈંગ્લેન્ડમાં હેન્રી આઠમાએ ૧૫૧૬માં 'માસ્ટર ઓફ ધ પોસ્ટ' ની નિમણુંક કરી. મુખ્યત્વે રાજ્યમાર્ગો, ધોરીમાર્ગો અને વેપારના કેન્દ્રોને ટપાલ-સેવાનો ફાયદો મળ્યો. આ સેવાને ગામડાંઓમાં લઈ જવાનું માન ફ્રાન્સના ટપાલતંત્રને મળે છે.[1]

૪. ભારતીય ટપાલ સેવાનો ઈતિહાસ

શરૂઆતમાં ટપાલસેવાએ ફક્ત રાજાઓ અને સમ્રાટો માટે સુરક્ષિત રાખવામાં આવેલો વિશેષ અધિકાર હતો. જેનો રાજ્યના જુદાં-જુદાં વિસ્તારો વચ્ચે વ્યવહાર જાળવવાની અગત્યતામાંથી ઉદ્દ્ભવ થયો હતો. જેથી રાજ્યની તમામ ઘટનાઓથી સમ્રાટો વાકેફ રહી શકતા હતા. આજે એ સેવા નાના-નાના ગામો સુધી પહોંચી છે. ટપાલ ટિકિટની રજૂઆતના સમય પહેલા ભારતની ટપાલ પ્રણાલીનો ઈતિહાસ શરૂ થાય છે. સંશોધન સમયે ખ્યાલ આવ્યો કે, સિંધુ ખીણ સંસ્કૃતિ ઈ.સ. પૂર્વે ૩૩૦૦ થી ૧૭૦૦ માં વેપાર થતો હતો અને મદ્રાઓ એટલે કે સીલ પણ મળ્યા છે, જેથી એ સ્વાભાવિક છે કે તેમાં સંચાર પ્રણાલીનો વિકાસ થયો હશે. જો કે તે સમયની લીપી હજુ ઉકેલાઈ નથી, પણ જ્યારે ઉકેલવામાં આવશે ત્યારે તે અંગેના પુરાવાઓ મળવાની શક્યતાઓ રહેલી છે. પ્રાચીન ભારતમાં હજારો વર્ષો પહેલા એક મેસેઝીગ સેવાનો ઉલ્લેખ અર્થવેદમાં પણ જોવા મળે છે.

ભારતના ઈતિહાસમાં ચન્દ્રગુપ્ત મોર્ય ઈ.સ. પૂર્વે ૩૨૧ થી ૨૯૮ ના સમયમાં દક્ષિણાપથ અને આર્યવર્થ પ્રાંતો વચ્ચે સુચના અને આવકની માહિતી એકત્ર કરવા માટેની પદ્ધતિનો ઉલ્લેખ કૌટિલ્યના અર્થશાસ્ત્રમાંથી મળી આવે છે. જેથી ટપાલ ઈતિહાસકારો એ સમયને ટપાલ સેવાનો ઈતિહાસ દર્શાવે છે.[2] કવિ કાલીદાસે પણ પોતાની રચના 'મેઘદૂત્તમ્' માં શકુંત્તલાએ પોતાના પ્રેમીને પ્રેમપત્ર લખ્યો અને વાદળ દ્વારા મોક્લાવ્યો એવો ઉલ્લેખ છેઃ જેથી તે સમયમાં પત્રવ્યવહાર વિશે જાગૃતતા હશે તેવું માનવામાં અતિશયોક્તિ નથી.

ટપાલ પદ્ધતિનો પ્રથમ ભારતીય લિખિત પ્રમાણ જિયાઉદ્દીન બરનીના આલેખોમાંથી મળે છે, તે અનુસાર ભારતમાં ટપાલસેવા ઈ.સ. ૧૨૯૬થી અસ્તિત્વમાં આવી હતી. પઠાણ રાજ્યકર્તા અલાઉદ્દિન ખીલજી પાસે એના લશ્કરની હાલત અને આગેકૂચના નિયમિત સમાચાર મેળવવા ઘોડેસવાર અને પગપાળા ખેપિયાનું ટપાલતંત્ર હતુ. ટપાલ લાવવા-લઈ જવા હરકારાની સાથે ટપાલની થેલી અને લાકડી રહેતી અને ટપાલ પહોંચાડવા માટે દોડતા જતા હતા. સિકન્દર લોદીએ પણ એક નાની ટપાલ વ્યવસ્થા સ્થાપીત કરી હતી. જેના દ્વારા તે પોતાના સૈનિકોને પ્રતિ દિવસ બે સંદેશ મોકલતા હતા. મુગલકાળના સંસ્થાપક બાબર પહેલો વ્યક્તિ હતો, કે જેને નિયમિત ટપાલ વ્યવસ્થાને જન્મ આપ્યો. ટપાલો હરકારા દ્વારા આગ્રા થી કાબૂલ સુધી સડક માર્ગે જતી હતી. શેરશાહ (૧૫૪૧ થી ૧૫૪૫)ના સમયમાં આ પધ્ધતિમાં નવો સુધારો થયો. પાંચ વર્ષ દરમિયાન તેણે બંગાળ થી સિંધ વચ્ચે ૨૦૦૦ માઈલ સુધીનો રસ્તો બાંધ્યો, આખા રાસ્તે ૧૭૦૦ જેટલી સરાઈઓની રચના કરીચરૂ અને સમગ્ર રાજ્યમાં ઘોડેસવાર ટપાલીઓની સ્થાપના કરી હતી. અકબરના રાજ્યકાળ (૧૫૫૬ થી ૧૬૦૫) દરમિયાન સંદેશાવ્યવહારના સાધનોમાં વધારે વિકાસ થયો, ઘોડા ઉપરાંત ઊંટોનો પણ ઉપયોગ કરવામાં આવ્યો હતો. વળી ઈતિહાસ મૈસૂરના રાજા સિક્કાદેવીની પણ નોંધ લે છે. જેણે ઈ.સ. ૧૬૭૨માં નિયમિત ટપાલસેવાનું આયોજન કર્યું હતુ.[4]

પછીનું રચનાત્મક પગલું ઈસ્ટ ઈન્ડિયા કંપનીએ લીધુ. જેણે ઈ.સ. ૧૭૨૭માં કલકત્તામાં ભારતની પ્રથમ ટપાલ કચેરી સ્થાપી. ૧૬૮૮માં પોતાની પ્રવૃતિઓનો વિસ્તાર મદ્રાસ, મુંબઈ સુધી હોવાથી ટપાલનો નિયમિત વ્યવહાર જરૂરી હતો, એટલે ઈસ્ટ ઈન્ડિયા કંપનીએ મુંબઈ અને મદ્રાસમાં મોટી ટપાલ કચેરીઓ સ્થાપી તેમજ કાગળો સ્વીકારવા અને રવાના કરવા માટે જુદાં-જુદાં સ્થળોએ નાની-નાની ટપાલ કચેરીઓ સ્થાપી. લોર્ડ ક્લાઈવે ૧૭૬૬માં ટપાલ પધ્ધતિમાં સુધારો કર્યો. જો કે આ સેવા ફક્ત સરકારી ઉપયોગ માટે અનામત હતી. ૧૭મી જાન્યુઆરી ૧૭૭૪ના રોજ આ સેવા જાહેર જનતા માટે ખુલ્લી મુકવામાં આવી હતી. ઈ.સ. ૧૮૨૮માં વરાળથી ચાલતી નૌકા દ્વારા ઈલ્હાબાદ થી કલકત્તા સુધીની ટપાલ વ્યવસ્થાનો પ્રારંભ થયો. ગંગા નદી દ્વારા ૭૮૭ માઈલ લાંબી ટપાલ સેવા- એના જેવી એશિયાની પ્રથમ ટપાલ પધ્ધતિ હતી.[5] તે સમયે કાગળ-પત્રનો નિચામાં નિચો દર પ્રત્યેક ૧૦૦ માઈલે ૧ આના હતો. ટપાલખર્ચની ચૂકવણીને સરળ બનાવવા માટે ટંકશાળમાં બે આનાની કિંમતના તાંબાના 'ટકિન' બહાર પાડવામાં આવ્યા હતા. સરકારે ટપાલસેવાને વિકસાવી હોવા છતાં ખાનગી ધોરણે પણ ટપાલ એક જગ્યાએથી બીજી જગ્યાએ લઈ જવાનો ધંધો ચાલુ રહ્યો અને આવા ખાનગી ટપાલ તંત્રોએ સરકાર સાથે સફળતાપૂર્વક સ્પર્ધા કરી.

ઈ.સ. ૧૮૩૭માં પહેલો પોસ્ટ ઓફિસધારો પસાર કરવામાં આવ્યો અને ટપાલસેવામાં મહત્વનો ફેરફાર થયો. આ ધારા અંતર્ગત ટપાલ પધ્ધતિને આધુનિક બનાવવાની સાથે-સાથે ટપાલસેવાને આખા ભારતમાં ચલાવવાનો અબાધિત અધિકાર સરકારને આપવામાં આવ્યો હતો. આ ધારાથી ખાનગી ટપાલસેવા કાયદેસર રીતે બંધ કરવામાં આવી.[6] ઈ.સ. ૧૮૫૪માં, ડાક વિભાગમાં સુધારા કરતા ડેલહાઉસી દ્વારા નવો 'પોસ્ટ ઓફિસ એક્ટ' પારીત કરવામાં આવ્યો હતો. જે અંતર્ગત ૩ ટપાલ કચરીઓની દેખરેખ માટે મહાનિર્દેશક નિયુક્ત કરવામાં આવ્યા હતા. સંપૂર્ણ દેશમાં દુરીના સંદર્ભમાં ૨ પૈસામાં પત્ર મોક્લી શકાતો હતો. આમ, દેશમાં પહેલી વાર ટપાલ ટિકિટનું વલણ શરૂ થયુ. જેનાથી ડાક વિભાગ સરકાર પર બોજસમાન હતુ, એ સરકારની આવકનું સ્ત્રોત બન્યુ.[7]

સ્વતંત્રતા પ્રાપ્તિ સમયે દેશભરમાં ૨૩,૩૪૪ ટપાલ કચેરીઓ હતી, જેમાંથી ૧૯,૧૮૪ ગ્રામિણ ક્ષેત્રમાં તથા ૪,૧૬૦ શહેરી ક્ષેત્રમાં હતી. જ્યારે આજે ૧,૫૪,૯૬૫ ટપાલ કચેરીઓ સાથે ભારતનું ટપાલતંત્ર વિશ્વનું સૌથી મોટું ટપાલ નેટવર્ક ગણવામાં આવે છે જેનો ૮૯.૭૪ ટકા ભાગ ગ્રામિણ અને ૧૦.૨૬ ટકા શહેરી ક્ષેત્રોમાં છે. આ પ્રકારે સ્વતંત્રતા બાદ આ વ્યવસ્થામાં ૭% પ્રગતિ થઈ છે. હવે ટપાલ કચેરીઓ ટપાલ વિતરણની સાથે-સાથે રિટેલ, બચત બેંક, જીવન વિમા, સેવા પ્રદાતાના પણ કાર્યો કરી રહી છે. મનરેગા જેવા વિશિષ્ટ સામાજિક સેવાના કાર્યો અંતર્ગત વેતન તેમજ પેંશન ભુગતાનનું કાર્ય પણ કરે છે. ટપાલ કચેરી ઉપરાંત ફ્રેંચાઈજી આઉટ-લે અને સંચાર સેવા કેન્દ્રો દ્વારા પણ આ બુનિયાદી ટપાલ સેવા ઉપલબ્ધ કરાવવામાં આવી રહી છે.[8]

ભારતમાં ઈ.સ.૧૯૮૬માં 'સ્પીડ પોસ્ટ', ૧૯૯૫માં 'ગ્રામિણ વિમા' અને ૧૯૯૬માં 'બિઝનેશ પોસ્ટ' ની સુવિધા શરૂ કરવામાં આવી હતી. આધુનિક યુગની સાથે-સાથે ભારતે પણ પ્રગતિ આદરી છે. ડાક પ્રોસેસીંગ, વિશેષરૂપે પત્રો તથા પાર્સલોની પ્રક્રિયા ઝડપી કરવાના ઉદ્દેશ્યથી દિલ્હી અને કલકત્તામાં 'સ્વચાલિત ડાક પ્રોસેસીંગ સેન્ટર' સ્થાપવામાં આવ્યા છે. આ કેન્દ્રો લેટર પ્રોસેસીંગ મશીન તથા મિશ્રિત ડાક શોર્ટરથી સજ્જ છે. આ મશીનીકૃત સોર્ટિંગ પદ્ધતિથી આ શહેરોમાં ટપાલની છંટાઈ અને વિતરણની ઝડપમાં ઘણી બઢોતરી નોંધાયી રહી છે. ઉપરાંત એન્ડ્રોઇડ આધારીત 'પોસ્ટમેન મોબાઇલ એપ્લીકેશન' પણ તૈયાર કરવામાં આવી છે. આ એપ્લીકેશન ટપાલીઓ દ્વારા ૧૫૦૦૦ સ્માર્ટફોનમાં કાર્યરત છે તથા ઝડપથી સંપૂર્ણ ભારતમાં ઉપયોગમાં લેવામાં આવશે.[9] ભારતમાં ટપાલસેવાનો ઈતિહાસ જાણ્યા પછી ટપાલ ટિકિટના પ્રારંભ અંગે જાણકારી મેળવીએ.

૫. ટપાલ ટિકિટનો ઈતિહાસ

ટપાલ ટિકિટની શોધ થઈ તે પહેલા ટપાલોનું ખર્ચ પત્ર મોકલનાર રોકડેથી ચૂકવતા હતા અથવા જેને કાગળ પહોંચાડવામાં આવતો તેની પાસેથી વસૂલ થતું હતું. ટપાલખર્ચ રોકડે થી ચૂકવ્યા બાદ કાગળોને 'પોસ્ટ પેડ' કે 'ફૂલ પોસ્ડ પેડ' વગેરે શબ્દોની છાપ મારીને 'કેન્સલ' અથવા બેડોળ (ડિ-ફેસ) કરવામાં આવતા હતા. જે કાગળોનું ટપાલખર્ચ ન ચૂકવાયું હોય તે કાગળ પણ સ્વિકારવામાં આવતા હતા અને આવા કાગળોને 'બેરીંગ' અથવા 'પોસ્ટ નોટ પેડ' અથવા 'અનપેડ' શબ્દોની છાપ મારવામાં આવતી હતી. આવા કાગળોનું ટપાલખર્ચ જેને કાગળ મોકલાયો હોય તેની પાસેથી વસૂલ કરવામાં આવતું હતું. ટપાલ જે અંતર પર મોકલાય તે મુજબ ખર્ચની ગણતરી થતી હતી. ટપાલખર્ચ ચૂકવાયું છે કે નહિ તેનો નિર્દેશ કરતી જુદા-જુદા પ્રકારની છાપો કાગળ પર મારવામાં આવતી, કવરોની શોધ થઈ ન હતી એટલે ટપાલમાં મોકલાતા કાગળને વાળીને, શીલ કરીને, તેની પાછળ સરનામું લખવામાં આવતું હતું. તેમ છતાં, નવા-નવા સુધારાઓ પછી એક કાર્યક્ષમ અને સસ્તી ટપાલસેવાની જનતાની માંગણીને સંતોષવામાં આ પધ્ધતિ નિષ્ફળ ગઈ હતી.[10]

ઈ.સ.૧૮૩૫માં રોલેન્ડ હિલએ ઈંગ્લેન્ડની કર બાબતની પધ્ધતિનો અભ્યાસ કર્યો. તેણે જોયું કે ટપાલના વધારેલા દર છતાં ટપાલની આવક ઘટતી જતી હતી. તેનાં અભ્યાસે એ પણ છતું કર્યું કે ઘણા ખરા કાગળો 'અનપેડ' એટલે કે ટપાલખર્ચ ચૂકવ્યા વિના મોકલવામાં આવતા હતા અને જેમને પણ મોકલાયા હોય તેમાંના ઘણા તેનો અસ્વિકાર કરતા હતા. રોલેડ હિલે કાગળો લઈ જવાના ખર્ચનો અંદાજ કાઢ્યો અને બતાવ્યું કે લંડનથી એડિનબરો એક કાગળ લઈ જવાનો ખર્ચ કેવળ એક પેનીનો છત્રીસમો ભાગ છે. ઈ.સ.૧૮૩૭માં તેણે પોતાની પત્રિકા 'ટપાલ કચેરીના સુધારા' પ્રગટ કરી. તેમાં ગમે તેટલા અંતરે ટપાલ લઈ જવાની હોય તો પણ ટપાલના નીચા અને સમાન દરનો તેમજ અગાઉથી પૈસા ચૂકવવાનું ફરજિયાત કરવાનો આગ્રહ રાખ્યો. તેણે એ પણ સૂચના કરી કે ટપાલખર્ચ ચૂકવ્યાની સૂચના કરતું છાપેલી ટિકિટ સાથેનું કવર બહાર પાડવું જોઈએ. જેમને પોતાની સ્ટેશનરી વાપરવાની ઈચ્છા હોય તેઓ નાના, ચોંટાડી શકાય તેવાં લેબલો ખરીદી પોતાના કાગળો પર ચોંટાડી શકે.

ગમે તેટલું અંતર હોય અને ચોંટાડી શકાય તેવા, અગાઉથી ટપાલખર્ચ ચૂકવાયું હોય, ગમે તેટલા વજનના કાગળ માટે, 'એક પેન્સ' સમાન ટપાલદરના લેબલોનો સિધ્ધાંત આખરે ૧૦મી જાન્યુઆરી, ૧૮૪૦ના રોજ ગ્રેટ બ્રિટનમાં આપનાવવામાં આવ્યા હતો. 'ટિકિટ ઉત્તમ રીતે વપરાશમાં લઈ શકાય' એવી રીત સૂચવવા માટે એક સ્પર્ધાનું આયોજન કરવામાં આવ્યું. સૂચનો કરતી વખતે નીચેના મુદ્દાઓ ધ્યાનમાં રાખવાના હતા.

- ટિકિટ વાપરવામાં સગવડભરી હોવી જોઈએ.
- તેની બનાવટ ન થઈ શકે એવી હોવી જોઈએ.
- ટપાલ કચેરીમાં એની તપાસ અને ચકાસણી સરળતાથી થઈ શકવી જોઈએ.
- ઉત્પાદન અને વિતરણનો ખર્ચ જળાવવો જોઈએ.



Figure 1 : The Penny Black, 1840

સ્પર્ધામાં ૨,૬૦૦ થી વધારે પ્રવેશપત્રો અથવા નિબંધો આવ્યા, ૧૦૦ પાઉન્ડ જેવા ચાર ઈનામો વહેંચાયા, પણ ટિકિટ માટે તેમાંના એકનો પણ ઉપયોગ ન થયો. અંતે, રોલેન્ડ હિલ દ્વારા તૈયાર કરાયેલ દુનિયાની પહેલી 'ધ પેની બ્લેક' (fig.1) તરીકે ઓળખાતી ટપાલ-ટિકિટ ૬ મે, ૧૮૪૦ ના રોજ બ્રિટનમાં વપરાશમાં આવી. આને ટિકિટજગતમાં 'મોનાલિસા' ગણવામાં આવે છે.[11] એક પેની કિંમતની આ ટપાલ ટિકિટ પર રાણી વિક્ટોરીયાની છબી હતી જે કાળા રંગમાં તૈયાર કરવામાં આવી હતી. આ ટિકિટને અલગ કરવા નાના-નાના છિદ્રો ન્હોતા એટલે કે એના કિનારા સિધા હતા. આવરણ પર ચોટાડવા માટે ગુંદર પણ ન્હોતો. ટપાલ ટિક્ટિના ઈતિહાસમાં પેની બ્લેક મહત્વની માનવામાં આવે છે, કેમ કે ટપાલ ટિકિટનો ઈતિહાસ આ ટિકિટથી શરૂ થાય છે.[12]

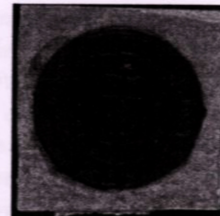
ટપાલ ટિકિટના ચલણથી ટપાલખર્ચ ઉઘરાવવાની વિવિધ ગુંચવણોનો અંત આવ્યો અને અગાઉ આવકમાં સહન કરેલી ભારે ખોટ અટકી ગઈ. બ્રિટનના આ પ્રયોગની સફળતાથી દોરવાઈને બીજા દેશોએ પણ ટપાલની ટિકિટો બહાર પાડી. ટપાલની ટિકિટો બહાર પાડવામાં બ્રાઝિલ (૧૮૪૩) દ્વિતિય ક્રમે છે.

એ જ વર્ષમાં ઝુરિક અને જીનીવાની છાવણીઓએ પોતાની ટિકિટો બહાર પાડી અને એમને પગલે-પગલે ઈ.સ.૧૮૪૫માં બેઝલની છાવણીઓએ પણ આમ કર્યું. અમેરિકાનાં સંયુક્ત રાજ્યો, ટ્રિનિડાડ અને મોરિશિયશે ઈ.સ.૧૮૪૭માં તેમની પોતાની ટિકિટો પ્રકાશિત કરી. ફ્રાન્સ, બેલ્જિયમ અને બેવેરિયાએ પોતાની ટિકિટો ઈ.સ.૧૮૪૯માં બહાર પાડી. ઈ.સ.૧૮૫૦ પછી સંખ્યાબંધ દેશોએ ટપાલ ટિકિટો બહાર પાડવાની હરોળમાં જોડાઈ ગયા.

ટપાલ ટિકિટોના ઈતિહાસ વિશે જાણ્યા બાદ ભારતમાં ટપાલ ટિકિટોનો કેવો ઈતિહાસ છે તે જોઈશું.

૬. ભારતમાં ટપાલ ટિકિટનો ઈતિહાસ

ભારતમાં, સિંધના કમિશ્નર મિ. બાર્ટલ ફ્રેરે, સિંધ પ્રાંતમાં ઈ.સ.૧૮૫૨માં ટપાલખર્ચ ચૂકવ્યાની નિશાની તરીકે કાગળની ટિકિટો દાખલ કરી હતી. પ્રખ્યાત 'સિંધ ડાક્સ' (fig.2) ની આ ટિકિટો માત્ર ભારતમાં જ નહી, પણ એશિયામાં બહાર પાડવામાં આવી હતી. ટિકિટની વચ્ચેની આકૃતિમાં ઇસ્ટ ઇન્ડિયા કંપનીના વેપારીનું નિશાન 'પહોળું તીર' અંકિત હતું અને ટિકિટો વિવિધ રંગોમાં ઉપસાવવામાં આવી હતી. પહેલા ખૂલતા લાલ રંગની ટિકિટો બહાર પાડવામાં આવી હતી. તેને પાતળા અને બટકણા કાગળ પર મીણથી ઉપસાવવામાં આવેલી હતી, જેથી તેનું જીવન બહું ટૂંકું નીવડયું. એને પગલે શ્વેત ટિકિટો (fig.3) આવી, પણ સફેદ કાગળ પર ઉપસાવવામાં આવેલી આકૃતિને અસ્પષ્ટ પ્રકાશમાં જોવાનું મુશ્કેલ હતું. અંતમાં, ટપાલ ટિકિટો સફેદ કાગળ પર વાંદળી રંગમાં ઉપસાવવામાં આવેલી જોવા મળે છે.[13] માત્ર અડધા આનાના મૂલ્યની આ ટિકિટ અત્યારે દુર્લભ છે.


Figure 2: Scinde Dawk, 1852

Volume-7 | Issue-11 | November-2018 | ISSN - 2250-1991 | IF : 6.761 | IC Value : 86.18



Figure 3: Scinde Dawk, unpublished

'સિંધ ડાક્સ' પછી ભારતમાં સાધારણ વિતરણ માટે ટપાલ ટિકિટો બહાર પડી હતી. કલકત્તાની ટંકશાળના કર્નલ ફોર્બસે 'સિંહ અને તાડવૃક્ષ' ની પહેલી ડિઝાઈન તૈયાર કરી પણ તેમની પાસે જે યંત્ર સામગ્રી હતી તેનાથી તે જોઈતા પુરવઠાની ખાતરી આપી શક્યા નહિ, એટલે તે ડિઝાઈનનો ઉપયોગ ન થયો.

ડેપ્યુટી સર્વેયર જનરલ, કેપ્ટન તુઈય એ લિથોગ્રાફીથી ટપાલ ટિકિટો બનાવવાનું શરૂ કર્યું. એના ઉત્સાહ અને પ્રયાસો વડે સપ્ટેમ્બર, ૧૮૫૪માં પહેલી અખિલ ભારતીય ટપાલ ટિકિટ બહાર પાડવામાં તે સફળ થયો. આ ટિકિટ અડધા આનાના મૂલ્યની હતી, રંગે વાદળી અને એના પર રાણી વિક્ટોરિયાનું માથું અંકિત હતું. આમ, ઈ.સ.૧૮૫૪ થી ૧૮૫૯ સુધી રાણી વિક્ટોરિયા પર ૧૦ ટપાલ ટિકિટો (fig.4) રજુ કરવામાં આવેલી જોવા મળે છે. જે અડધા આનાથી માંડીને ૮ આનાના મૂલ્યની જોવા મળે છે.



Figure 4: Queen Victoria, 1854-59

અડધા આનાની વાંદળી ટપાલ ટિકિટ છાપતાં પહેલા ૯૦૦ શીટ લાલ રંગની ટપાલ ટિકિટો આપવામાં આવી હતી. આ લાલ ડિઝાઈન કિનારી પરની કમાનો પૂરતી જુદી-જુદી પડતી હતી. તેથી આ ટપાલ ટિકિટોની વધુ છપાઈ બંધ કરવી પડી, કારણ કે આયાત કરેલી શાહી વપરાઈ ગઈ હતી. પહેલી છપાઈનો કોઈ ઉપયોગ ન થયો અને જે છપાઈ હતી તેનો નાશ કરવામાં આવ્યો હતો. એમાંની અડધા આનાની લાલ રંગનો એક નમૂનો આપણા રાષ્ટ્રીય ટિકિટ સંગ્રહાલયમાં જાળવી રાખવામાં આવ્યો છે. તે '૯.૫ આર્ચિસ' તરીકે જાણીતી છે. કેપ્ટન તુઈય એ છાપેલી ટપાલ ટિકિટો પર ગુંદર ન હતો અને ચારેય બાજુ બારીક છિદ્રો (પરફોરેશન) પણ ન્હોતા, જેને લઈને તેમને છૂટી પાડી શકાય તેમ ન હતી.[14]

ઈ.સ.૧૮૫૬ થી ૧૯૨૬ સુધી ભારતની ટપાલ ટિકિટો લંડનની થોમસ દલ રું એન્ડ કંપનીએ છાપી. રાજ્યકર્તાના ફેરફાર સાથે ડિઝાઈનમાં ફેરફાર થતો રહ્યો હતો. આ ટપાલ ટિકિટો પર રાણી વિક્ટોરિયા, એડવર્ડ ૭મો, જ્યોર્જ ૫મો અને જ્યોર્જ ૬ઠ્ઠા નું માથું એક પછી એક જુદા જુદા રંગમાં છપાતું રહ્યું. ઈ.સ.૧૯૨૬માં નાસિકમાં ઈન્ડિયા સિક્યુરિટી પ્રેસ ઊભુ કરવામાં આવ્યું અને ટપાલની ટિકિટો છપાવાની જવાબદારી એને સુપરત થઈ.

ફેબ્રુઆરી, ૧૯૩૧માં નવી દિલ્હીના ઉદ્‌ઘાટન પ્રસંગે ભારતની પહેલી સચિત્ર 'ઈનોગ્રીએશન ઓફ ન્યુ દિલ્હી' (fig.5) નામક ૬ ટપાલ ટિકિટોનો સેટ પ્રકાશિત કરવામાં આવ્યો, આ ટપાલ ટિકિટો પર નવી દિલ્હીના દશ્યો અને સિમાચિહ્નો અંકિત હતા. ઈ.સ.૧૯૩૫માં જ્યોર્જ પાંચમાની રજતજયંતી નિમિત્તે તેમને અને ભારતીય સ્થાપત્યોને અંકિત કરતી ૭ ટપાલ ટિકિટો પ્રગત કરવામાં આવી હતી. ત્યાર બાદ ઈ.સ.૧૯૩૭માં જ્યોર્જ ૬ઠ્ઠા પર ટપાલ લઈ જવાના વિવિધ દશ્યો ચિત્રાંકિત કરતી ટપાલ ટિકિટો (fig.6) પ્રકાશિત કરાઈ હતી. બીજા વિશ્વયુધ્ધની પૂર્ણાહુતિની યાદમાં પણ ચાર ટપાલ ટિકિટોને ઈ.સ.૧૯૪૬માં વિશેષરૂપે પ્રગટ કરવામાં આવી હતી.[15]



Figure 5: Inauguration of New Delhi Stamps, 1931



Figure 6: King George V Silver Jubilee Set, 1935



Figure 7: Indian Independence, 1947

આઝાદી પછી તુરંત જ ભારતે ૩ ટપાલ ટિકિટો (fig.7) રજુ કરી જેમાં ભારતનું રાષ્ટ્રીય પ્રતિક અશોક સ્તંભ, રાષ્ટ્ર ધ્વજ અને એર-ઈન્ડિયાની પ્રથમ આંતરરાષ્ટ્રીય ફ્લાઈટનું દશ્ય વગેરે અંકિત કરવામાં આવેલા જોવા મળે છે.

ભારતની ટપાલ ટિકિટોના ઈતિહાસમાં આ સીમાચિહ્ન યાદ રાખવા જેવા છેઃ ૧. કોમનવેલ્થ દેશોમાં એરમેલ ટિકિટોનો એક ખાસ સેટ બહાર પાડવામાં ભારત સર્વપ્રથમ દેશ હતો. આ ઈ.સ.૧૯૩૯માં બન્યું હતું. ૨. વિમાનથી ટપાલ મોકલવામાં પણ ભારતે જ પહેલ કરી હતી. ૧૮મી ફેબ્રુઆરી, ૧૯૧૧ના રોજ ૬૫૦૦ ટપાલો અને પોસ્ટકાર્ડ અલ્હાબાદ થી નૈની હવાઈ રસ્તે રવાના કરવામાં આવ્યા હતા.

આમ, ભારતીય ટપાલ ટિકિટનો ઈતિહાસ ડાક પ્રાપ્તિના એક ટોકન તરીકે શરૂ થઈને આજે ઉજ્વલ વિધેયો ધરાવે છે. ભારત દ્વારા જીવન અને સંસ્કૃતિના વિવિધ પાસાઓને આલેખતી ટપાલ ટિકિટોની કેટલીક સાધારણ અને સ્મારક શ્રેણીઓ પ્રકાશિત કરાઈ છે. એમાં આપણાં જંગલી પ્રાણીઓ, ધર્મ, પંચવર્ષીય યોજનાઓ સાથે સંબંધીત વિષયો, આપણા પ્રાચિન સ્થાપત્યો, બાળકો સાથે સબંધિત વિષયો, સામાજિક અને શૈક્ષણિક વિષયો, ઐતિહાસિક બનાવો, એવરેસ્ટ પર્વત પર સફળ આરોપણ વગેરે ચિત્રિત કરવામાં આવ્યા છે. રાષ્ટ્રના નેતાઓ, સ્વાતંત્ર્ય સેનાનીઓ, દાર્શનિકો, ચિંતકો, શિક્ષણશાસ્ત્રીઓ, વૈજ્ઞાનિકો, લેખકો, કલાકારો, રમત-જગતને પણ સન્માનવામાં આવ્યા છે. ટપાલ ટિકિટોને વધારે આકર્ષક અને રંગીન બનાવવા અનેકરંગી છપાઈ જોવા મળે છે. ભારતે ભારતીય મહોરો, ભારતીય લઘુચિત્રો, ભારતીય નૃત્યો વગેરે શ્રેણીમાં રંગીન ટિકિટ પ્રકાશિત કરવામાં આવી છે. જે એક રાજદૂત અને રાષ્ટ્રના સર્વભૌમત્વના એક વિધાન તરીકેની ભુમિકા ભજવે છે. કાગળનો નાનો ટુકડો હોવા છતાં ઐતિહાસિક દ્રષ્ટિએ ટપાલ-ટિકિટ મહત્વનો દસ્તાવેજ ગણી શકાય છે. જોકે વર્તમાનમાં પ્રકાશિત થતી

ટિકિટો પર ભારતીય ડાક વિભાગ દ્વારા વિષયને અનુલક્ષીને લખાણ કરવું વધુ યોગ્ય રહેશે.

સંદર્ભ સુચિ:

૧. પરમાર,કાશ્મિરા (૨૦૦૯), વ્યક્તિગત સ્મારક ટપાલ ટિકિટો: એક અધ્યયન (ઇ.સ. ૨૦૦૧થી ૨૦૦૨), પારંગત-તપાસનિબંધ, ગુજરાત વિદ્યાપીઠ, અમદાવાદ, પૃ. ૩

૨. Majumdar,Mohini Lal (1990), The Imperial Post Offices of British India, 1837-1914, Vol.1, Phila Publications, Calcutta, Page: 1

૩. शुक्ल, डॉ. परसुराम (2009), डाक टिकिटों में राज्यों के प्राकृतिक प्रतिक, अग्रवाल पब्लिशिंग हाउस, जयपुर, पृष्ठ: 1

૪. ચેટરજી એસ. પી. (૧૯૭૩), ''ટપાલ ટિકિટોની રોમાંચક કથા'', અનુ. કીર્તિકાંત શેઠ, દ્વિતિય આવૃતિ, નેશનલટ્રસ્ટ, નવી દિલ્હી, પૃ. ૨૩

૫. એજન, પૃ. ૨૩

૬. સોલંકી, રમણીકલાલ (૧૯૭૨), 'બ્રિટિસ રાજવીના લગ્નની રજતજયંતિ નિમિત્તે', કુમાર, અંક ૫૮૬, ઓક્ટોમ્બર, ૧૯૭૨, પૃ. ૪૨૩

૭. सेंगर,शैलेन्द्र, आधुनिक भारत का इतिहास, अटलांटिक पब्लिशर्स एंड, 2005, पृष्ठ: 89

૮. New, Media Wing, Bharat: 2018 Annual Reference Book, Publication Division, Government of India, Chepter: 8

9. Department, of Posts (2018), Annual Report 2017-18, Ministry of Communications, Government of India, Page 28-29

૧૦. પરમાર,કુમારપાળ (૨૦૦૭), ભારતીય ટપાલ ટિકિટો અને મહાત્મા ગાંધી: એક અધ્યયન (ઇ.સ. ૧૯૪૮ થી ૨૦૦૫), પારંગત-તપાસનિબંધ, ગુજરાત વિદ્યાપીઠ, અમદાવાદ, પૃ. ૨

૧૧. લહરી, અનિલ (૧૯૭૬), 'ટિકિટ કથા', કુમાર, અંક ૬૩૩, સપ્ટેમ્બર, પૃ. ૩૧

૧૨. बालसुब्रमण्यम,लक्ष्मीनारायण (2009), 'डाक टिकट की कहानी', जयहिंदी, जून, 04, 2009

૧૩. મેહતા,યશવંત (૧૯૭૧), 'ટપાલટિકિટની કથા-૧', કુમાર-અંક ૫૬૫, જાન્યુઆરી ૧૯૭૧, પૃ. ૩૧

૧૪. પાદટીપ, નંબર ૪ પ્રમાણે, પૃ. ૩૬

૧૫. પાદટીપ, નંબર ૧૩ પ્રમાણે, પૃ. ૩૧